

## 建設委員会記録

- 1 日 時 令和8年2月17日（火曜日）  
開 会 午前 9時56分  
閉 会 午前10時55分
- 2 場 所 第4委員会室
- 3 出席委員 9人  
委員長 藤田克樹  
副委員長 高原 ゆずる  
委 員 細川博徳  
// 福田敏彦  
// 金井毅俊  
// 江西照康  
// 高田真里  
// 東 篤  
// 横野 昭
- 4 欠席委員 0人

## 5 説明のため出席した者

### 【活力都市創造部】

部長	深山 隆
部次長	大野 満
部次長（技術担当）	金山 英樹
参事（交通政策担当）	野村 知範
都市計画課長	佐野 正典
交通政策課長	杉木 光晴
都市計画課主幹（調整担当）	鶴巻 英明

## 6 職務のために出席した者

### 【議会事務局】

議事調査課長代理	酒井 優
議事調査課主任	田村 麻里子
議事調査課主任	杉林 睦美

## 7 会議の概要

委員長 ただいまから、建設委員会を開会いたします。  
審査に先立ち、委員会記録の署名委員に、福田委員、  
金井委員を指名いたします。  
本日の協議事項は、富山地方鉄道不二越・上滝線に  
おける鉄道再構築事業についてであります。  
これより、当局の説明を求めます。

活力都市創造部長 〔挨拶〕

交通政策課長 〔委員会資料により説明〕

〔報道機関のテレビカメラ撮影を許可〕

委員長 ただいまの説明について、質問はありませんか。

江西委員 本会議でもいろいろと質問をしているので、重複するところもありますが、お聞きしたいと思います。  
まず、委員会資料2ページの(2)沿線のポテンシャルについて、富山港線と不二越・上滝線を比較しています。これは大変大切ですが、富山港線の場合は、観光客や滞在者といった居住者ではない方の乗車も相当数あると思うのです。このような比較表を出されるということは、当然、そうしたことをちゃんと計算から除外しているのでしょうか。

交通政策課長 委員御指摘のとおり、富山港線については観光需要などが大変多いと思います。  
委員会資料の駅勢圏利用率の差については本線との比較となっております。本線のほうはどちらかというと生活の足としての利用が多いと考えております。

江西委員 分かりました。  
沿線500メートル圏内の人口に対するポテンシャルについて、富山港線は観光客や滞在者が特に多いということがその判断にきちんと反映されているの

でしょうか。

交通政策課長 おっしゃるとおり、そこが生活に密着した不二越・上滝線と、富山港線との差であると考えております。不二越・上滝線におきまして、観光地そのものを新たに創出することはなかなか難しいのかもしれませんが、地域の方が通勤や通学などで外に出る際の御利用だけではなく、その他の地域の方に使っていただくための環境整備も目指していかなければならないと考えています。

江西委員 富山港線の沿線500メートル圏域人口は約2万2,000人と書いてありますけれども、分かりやすくするために、滞在者、観光者の数もここに入れるべきだと思うのです。その数は例えば六、七万人かもしれませんが、そうなると一概に判断することが全くできなくなるので、この解釈がミスリードを生むのではないかと思うのです。もう1点、この不二越・上滝線沿線には用途地域がありますが、市街化調整区域の宅地は用途地域の中に入っているのですか。

交通政策課長 市街化調整区域の分は入っておりません。

江西委員 この鉄道再構築事業は富山県も絡んで実施するということですが、申請者はあくまでも富山市になるのですか。富山県に申請者になってもらうことはできないのですか。

交通政策課長 事業主体は富山県、富山市、立山町、富山地方鉄道株式会社なのですが、協働して進める形になるかと思えます。ただ、先般富山県知事から、全体の会議につきましては富山県が主導して進め、本線についても富山県がリーダーシップを発揮するというような御発言がございました。不二越・上滝線につきましては、路線の93%が富山市内にありますので、できれば私どもがリードす

る形で進めていきたいと考えております。

活力都市創造部長 委員会資料1ページの1(2)にもありますとおり、事業主体は富山県、富山市、立山町、富山地方鉄道株式会社です。立てつけとしてはこの4者での申請になるかと思うのですが、今ほど交通政策課長が申しましたとおり、不二越・上滝線の路線はほとんどが富山市内にありますので、富山市にはリードしていく役割がございます。

江西委員 本年2月14日、15日に富山地方鉄道不二越上滝線沿線まちづくりに関する市長懇談会を開催されたようですが、今までに富山市が失敗した政策を振り返ると、その地域から要望があったから実施したということが一番多いのです。この要望には全く根拠がないというか、実際にそのとおりに実施しても成功するとは限りません。要望があったから実施したけれども、その要望の目算が外れたということだけは避けていただきたいと考えます。

本会議でも質問したのですが、チャレンジすることはいいと思うのですけれども、仮に10年後にうまくいっていない場合、先ほど富山市がリードしていくと言われたので、富山市が当事者となってしまう赤字を垂れ流してしまうのではないかと。

例えば、駅舎の改良にチャレンジして取り組んでみたけれども駄目だったということは、これはこれで価値はあるとは思いますが。しかし、高頻度運行については実施したけれども利用者数が全然伸びず、調整できるようなスキームになっていないということも考えられますので、この事業を10年間みんなで力を合わせて一生懸命頑張っても、このレベルまで利用者数が落ち込んだらやめるというような、行政として維持できないラインを今決めておくべきです。

10年後は市長も当然替わると思いますし、部局の担当者も替わると思います。本会議での答弁では、その予定はないけれども考えてはみるというお話だったと思うのですが、10年後の苦勞の種を抱え込む可能性もあると思います。その点はいかがでしよ

うか。

交通政策課長 検討してまいりたいと考えております。

江西委員 10年後に検討するとなると、富山市は当事者だからと、とんでもない反対運動が起きます。民間事業者は収支が合わないことを理由に撤退できるけれども、行政は収支の問題では撤退することを決めにくいので、今決めてからスタートしないといけないのです。検討していくということですが、ぜひ実際に動き出すまでに検討しておいてください。

横野委員 10年計画で合計約220億円の費用を見込んでいると思いますが、今、江西委員が言ったように、例えば10年の投資効果を5年後に見直すことや、利用者数が増えてきたときにすべきこと、利用ニーズが伸びない場合に中止する事業などは考えているのでしょうか。

交通政策課長 この鉄道再構築事業は、現在、改良型みなし上下分離方式を想定しておりますので、例えば計画期間が終了した10年後に何らかの事情でやめることは可能です。最初から上下分離方式を採用しますと、やめることはなかなか難しいと思いますが、みなし上下分離方式であれば一応可能です。

横野委員 収益的な問題と、利用人数をどのように増やすのかという政策論だと思います。市長と地域の皆さんで意見交換をされましたが、不二越・上滝線を利用しようという意気込みは皆さんから感じられたのですか。

交通政策課長 今回の懇談会には、3会場を合わせまして150名の住民の方がお越しくださいました。発言されたほとんど全ての方から前向きなお話がありまして、お集まりいただいた方々の意識は非常に高いのかなと思っております。

私どもとしましても、今後さらにこれを地域全体へと広げていくことができるよう、努めてまいりたいと考えております。

東委員

以前、公共交通政策に関する議員研修会で富山大学の中川 大先生に講演をしていただきました。世界広しといえども、鉄道単体で黒字を出しているのは東京都市圏だけであり、ニューヨーク、パリ、ロンドンでも赤字が出ていて、国や地方自治体、企業団体などが補助を出して、収支を保っているという話を聞きました。

今回の不二越・上滝線の収支も問題になると思うのですが、そもそも鉄道単体として一定程度の赤字が出ても、自治体や民間企業でつくる様々な団体が助成してカバーできればいいという発想に立つのか、それとも、純粹に鉄道単体で黒字にならないといけないという発想で進めていくのか、基本的な考え方について答弁をいただきたいと思います。

交通政策課長

こちらの鉄道再構築事業は、必ずしも上下分離方式が必須ではないのですが、下の部分に対して行政側から助成や投資をすることで、事業者が運行に専念し、そして官民が協力して鉄道、地域を支えていくという枠組みがほとんどです。

現状、鉄道単体での黒字はそもそも難しいと思いますし、今後の厳しい社会情勢を考えても困難だと思っておりますので、官民連携して何とか支えていきたいと考えております。

東委員

私も以前、本会議か委員会で言ったことがあると思うのですが、やはり鉄道は直接的な黒字にならない場合、社会的な効果が見えにくいと。

居住地に住まう人たちが生産現場に移動することによって生産活動が行われるといった間接的な社会的効果を生むこと、これからの社会を担っていく学生を学校まで安い料金で運ぶことによって将来的に社会的な基盤をつくること、公共交通に頼らざるを得ない交通弱者の皆さんを低廉な価格で目的地に運ぶ

ことなどの本当に大きな役割があるため、単に収支だけで鉄道を見ることはあってはならないことだと基本的に思っています。

そのような中で、委員会資料3ページの4. 事業構造の変更の中で、富山型官民連携方式（改良型みなし上下分離方式）とありますけれども、純粋なみなし上下分離方式と富山型官民連携方式の違い、あと富山型官民連携方式を編み出すのに参考にした前例があるのか教えていただきたいと思えます。

交通政策課長 富山型官民連携方式ですが、富山県、立山町、富山地方鉄道株式会社と、現在、折衝の緒に就いたところでして、なかなか明確にお答えできないところもあるのですけれども、大きな特徴は2つあると考えております。

1つは、例えば運行本数の増加といった、サービスの提供に対して対価を支払うという考え方です。

もう1つは、例えば運行本数の増加などの取組により増加した運賃収入を、行政や事業者が一定の割合で分け合い、双方のやる気が出る仕組みを取り入れることを、今、考えているところです。

1つ目のサービスを購入するという考え方は、現在、富山県の交通戦略などでもうたわれております。PSCやPSOと呼ばれてはいますが、ヨーロッパ型の契約に基づくこのような公的サービス購入方式も念頭に置き、また学識のある中川大先生などの御指導を受けながら、さらに検討を深めてまいりたいと考えています。

高田委員 先ほど江西委員からも質問のあった、委員会資料2ページの(2)沿線のポテンシャルについて、本線の駅勢力圏利用率が29.1%に対して、現在の不二越・上滝線が8.2%という、この大きな開きのそもそもの原因は何だと捉えていらっしゃいますか。

交通政策課長 本線に比べて不二越・上滝線の駅勢力圏利用率が低くなっている要因ですけれども、サービスレベルと申しますか、運行本数ではないかと考えております。

朝のピークの時間帯ですと、本線では1時間に5本の列車が走っておりますが、不二越・上滝線では1時間に2本にとどまっている状況です。

あとは、駅へのアクセスのしづらさなども要因の1つとして考えています。

高田委員 委員会資料4ページの5. 主な利便性向上施策（案）の（1）高頻度運行について、1時間に2本では、乗り遅れてしまったら当然もう乗りませんが、1時間に5本であれば次の便まで10分ちょっとなので待てます。このように感覚が全然違うと思うのですけれども、高頻度運行を実施する場合、この事業が開始してからどれくらいで実現できるのか、見込みはあるのですか。

交通政策課長 現在の不二越・上滝線の線路設備は単線にして、現在の設備では30分に1本、つまり1時間に2本の運行が限界です。増便運行を実現するためには、例えば南富山駅や月岡駅のように列車が行き違いできる交換駅の設備を増設する必要があります。このような準備に一定程度の時間がかかると見込んでおまして、10年の期間の中で実際に高頻度運行が完全に実現するのは、恐らく期間の真ん中頃になるのではないかと考えております。

高田委員 （2）新駅の設置・駅施設の改良とありますが、今言われたような施設を直したり新しくしたりする事業はこの中に含まれていると考えればいいのですか。

交通政策課長 そのとおりです。

高田委員 新駅をつくるとしたらどこにできるのか、直す駅は南富山駅や月岡駅に限られるのかということは、現段階で分かりますか。

交通政策課長 私どもの中では一応案は持っております。交換駅につきましては、例えば、稻荷町駅、不二越駅辺りに1つ、上堀駅辺りに1つ、上滝駅辺りに1

つ行き違い設備がありますと、1時間に4本程度の運行が可能になると事業者からはお伺いしております。

あと、アクセスしづらい駅として、例えば上堀駅や朝菜町駅については把握しております。

高田委員 その沿線に住む方であれば、本数が増えれば使おうかなという方も増えてくると思います。しかし、駅までが遠く、途中でちょっと一服しなければ行けない人たちに、いかに不二越・上滝線に乗ってもらうのかも併せて考えていかなければいけないと思っています。沿線のことではないのかもしれませんが、まちづくりと一体で考え、駅へのアクセスについても当然検討していただけたらと思うのですが大丈夫ですか。

交通政策課長 おっしゃるとおりでして、駅へのアクセスも大変重要だと思っております。

各駅において、例えば駐輪場があるのかという確認や、また、これまで市でも一定程度設置してまいりましたパーク・アンド・ライドの駐車場などの設備につきましても、需要と地域の皆様の御意向や動向を勘案しながら、間違いなく適切に整備できるように検討してまいりたいと考えております。

高田委員 自転車や車だけではなくて、例えば山室地区や藤木地区にはバスしかありませんので、そこから一番近い富山地方鉄道の駅にアクセスできるような方法や、あとはノッカルやチョイソコのように、交通手段のない高齢者もなるべくアクセスできるような方法も同じように検討したらいいのではないかと思います。

活力都市創造部参事  
(交通政策担当) 本年2月14日、15日の富山地方鉄道不二越上滝線沿線まちづくりに関する市長懇談会でも、少し離れた地域の方々が不二越・上滝線にアクセスできればいいという御意見を地元の方々からいただいております。車を利用せず、パーク・アンド・ライドを利用できない方にとっても、小型でいいのでコミュニティバスのようなものを運行できないのかとい

った御意見をいただいております。また路線バスも、富山国際大学線、福沢線、月岡西緑町線の3系統ほどが並行している区間がありますので、その連携をどうしていくのかなど、鉄道線だけではなくて路線バスも含めて、そのエリア一帯をトータルで便利にしていくために検討していかなければいけないと思っています。

鉄道だけではなくてまちづくりも一緒にという意味で、どのように利便性を高めていくのかを運行事業者とも十分に検討していきたいと思っています。

福田委員 市長懇談会には約150人の方が集まられて、前向きな意見がほとんどだったとお聞きしたのですけれども、逆に前向きではない意見はどのようなものがあったのでしょうか。可能であればそれに対する当局の考えをお聞かせ願いたいと思います。

交通政策課長 申し上げてもいいものか悩ましいのですけれども、どちらかというと後ろ向きな意見としましては、事業者にもっと頑張ってもらいたいということくらいでした。あとはこのようなところを改善してほしい、便利にしてほしいといった前向きな意見ばかりでございました。

福田委員 その意見の中で、費用面に関する意見はありましたか。

交通政策課長 今回はありませんでした。

福田委員 委員会資料5ページの6. 概算事業費につきまして、①利便性向上に係る費用（10年間合計）が213億円とありますが、（5）車両の更新で61億円を計上しています。やはり市民にとって61億円というのはかなり大きな金額で話題性もあると思うのですが、御説明いただきたいと思っています。

交通政策課長 車両の更新にかかる61億円は最大想定でありまして、新型車両を7編成導入した場合で計上しており

ます。もう1つ考え得るのは中古車両ですが、どちらにもメリット、デメリットがどうしてもございます。

新型車両の場合、車両メーカーでは大量の受注残を抱えておられ、納期が非常に延びているとお伺いしております。さらには人件費や資材費の高騰などで、値段もかなり高額になっているため、この61億円という金額になっております。

中古車両の場合、実際に購入したいときに中古車両が出てくるのかどうか分からないのですけれども、事業者には協力を求めアンテナを高くし、選択肢の1つとして検討すれば、費用を下げることができます。必ずしも1つの方法にこだわらず、検討してまいりたいと考えております。

福田委員 今の話の趣旨は十二分に分かったのですが、どのくらいの時期に判断されるのでしょうか。

交通政策課長 少なくとも事業開始の段階で、ほかの事業主体の皆様と協議いたしまして、どのようにしていくのかを決めていかなければならないと思っています。

福田委員 貴重な税金ですので、そこは詰めていただきたいと思えます。よろしく願います。

東委員 市長懇談会の話がありましたけれども、これはマスコミにも公開して開催したものですので、その会で出た意見を委員にも教えていただきたいのですが、可能でしょうか。

交通政策課長 承知いたしました。意見につきましては御提供できるように、委員長と相談してまいります。

東委員 今、車両の更新の話がありました。新型車両は消費燃料が少なく省エネ設計になるというメリットもあり、確かに高額なのですけれども、必要経費を抑えられます。一方で、マニアの皆さんにとってみれば、レトロな車両にも興味があって、

それを乗りに来る方もいると。この富山地方鉄道でどのくらいの需要があるのかは分かりませんが、例えば、利用者が多い通勤時間帯は新型車両で省エネを図り、日中は、マニア向けにレトロな車両を走らせるなど、車両の運用によってはなかなか難しい面もあるかもしれませんが、そのようなことを考えるのも必要ではないかと思っております。まず、それに関して見解をお伺いします。

もう1つ、委員会資料4ページの(6)既存設備の改良に、重軌条化とありますけれども、現状、不二越・上滝線では主に何キロレールを使っているのでしょうか。例えばキロ数を上げて安全性を保ったり、重軌条化のほかに枕木やバラストをしっかりと入れ替えることでクッション性をよくしたりするなど、設備投資も必要だと思いますが、その辺をどのように考えているのかということと……

委員長 1つずつ質問してください。

交通政策課長 まず、新型車両とレトロ車両の使い分けにつきましてはおっしゃるとおりで、事業者と相談の上になりますが、例えば通勤時間帯は椅子の数は少ないけれども、大勢で乗れる車両のほうがよろしいでしょうし、日中の時間帯でしたら、椅子の数が多くてゆったりと座れる車両がよろしいかと思えます。状況を見定めまして、適切に使い分けを図ることもよろしいと思えますので、また事業者と協議してまいります。

続きまして、重軌条化などについてでございます。不二越・上滝線につきましては、沿線では37キロレールや40キロレールを使っていると事業者からお伺いしております。こちらを50キロレールへ更新して重軌条化を図ることを進めております。枕木につきましても、当然、まだ木枕木のところは残っておりますし、RC枕木というコンクリート製でもやや古い枕木を使っている箇所もございます。これを最新のPC枕木、つなぎ方をパンドロール型に変えるなど、安全性と乗り心地性の向上を図って

いると聞いております。

このような取組について、不二越・上滝線のみならず、沿線市町村と県で進めている状況でございます。

東委員

車両の更新や重軌条化により、サービスと安全の両方をしっかりと確保していくことも大事だと思います。ぜひともまた、事業者としっかりと話をして進めていただきたいと思います。

もう1点、先ほど本数を増やすためには交換駅が必要だということで、幾つかの駅名が上がりました。そのことによって、閉塞方式の変更や新たな信号の増設など、相当な費用がかかると思いますし、運転手の再教育も必要だと思います。金銭的にも労力的にもかなりの難事業になると思うので、期限をしっかりと決めて間に合わせる必要がありますし、段取りをちゃんと考えながら、沿線の自治体、県、事業者で進めていく必要があると考えますけれども、その経過についての考え方を教えてください。

交通政策課長

おっしゃるとおりです。

交換駅の設置により、閉塞区間と呼んでいる、列車の防護を図るための区間を短くすることとなり、それによって信号なども増加することになるかと思えます。

これにつきましても、事業者と綿密に打ち合わせながら進めていく必要があると思っておりますが、まずは安全第一で、運転手の教育訓練も十分に配慮して進めてまいりたいと思います。

東委員

安全は輸送業務にとって最大の使命であると思いますが、旧国鉄時代にもそのような綱領がありましたので、ぜひまたしっかりと取り組んでいただきたいと思えます。

江西委員

みなし上下分離方式の事業費の考え方について教えていただきたいのですが、例えば高頻度運行は上の部分に関する話だと思うのです。上下がごちゃ混ぜになっている中で、委員会資料5ページの6. 概算

事業費の①利便性向上に係る費用が213億円、②鉄道施設等の維持管理に係る費用が14億円であると。この14億円はまさに下の部分だという認識はあるのですが、213億円のほうは4つの事業主体で上下合わせて考えるのか、それともそれぞれの事業主体で上の部分、下の部分で分けて考えるのか、どちらでしょうか。

交通政策課長 ①利便性向上に係る費用の（1）高頻度運行と、それ以外の（2）から（6）は、位置づけがちょっと異なっております。（1）から（6）は利便性の向上に係る費用として一くくりにしておりますが、おっしゃるとおり、高頻度運行はどちらかという上の部分で、運行に関するものです。（2）から（6）は、設備や駅舎といったハード面に関するものであり、国の補助が入るのか入らないのかなどによって若干異なりますので、小計ではきちんと分別して検討しております。

金井委員 不二越駅は戦前は山室駅だったのですが、戦後、株式会社不二越の高度成長、発展に従い、不二越駅ができたのです。  
株式会社不二越の本社が東京に移転したことで、少なからずこの沿線のポテンシャルに影響があると思いますので、やはりそのようなことも考慮すべきだと思いますが、どのように考えておられるでしょうか。

交通政策課長 沿線の企業の皆様に通勤時に電車を使っていただくことは非常に重要なことです。モビリティ・マネジメントと呼んでおりますが、例えば、小学生に「のりもの語り教育」という公共交通の利用の基礎的な学習をしていただいております。学生から社会人の皆様に、通勤、通学での利用を推進するような活動を進めておりました。不二越・上滝線につきましても、株式会社不二越をはじめ、沿線の企業の方々の利用は非常に重要でありまして、今後もソフト面であるモビリティ・マネジメントや利用促進策についても、

当然、強力に推進してまいりたいと考えております。

金井委員 しっかりと調査されたほうがいい気がします。

横野委員 この計画について、どこの駅を先に造るのか、事業主体がどのように進むのかという具体的な話は令和9年度予算での話になるのですか。200億円以上の費用の中で国の補助がどれだけのウエートを占めるのか、市は毎年幾らずつ負担していかなければならないのかという試算はいつ頃出てくるのですか。

交通政策課長 試算につきましては、令和8年度中にお示しできるように頑張っておりまして、あと、駅、車両の具体的な完成スケジュールにつきましては、できれば令和9年度にお出ししたいと思っております。協議が必要となりますので、可能な限り早くお示しできればと考えております。

横野委員 計画が出た段階では、いろいろな意見を述べることは可能です。何を言いたいのかといいますと、駅の利用人数にもよりますが、どの駅を真っ先に直さなければならないのかという試算をするときに、何を基準に試算するのでしょうか。例えば新駅の設置についても、ほかの駅への影響もあるからここに造ったほうがいいなどの判断はどのようにするのでしょうか。これだけの予算で、やはり駄目だったという結果ではいけないので、それをしっかりと説明していただき、十分検討した内容を公表の上、意見交換させてもらいたいのですが、いかがでしょうか。

交通政策課長 承知いたしました。どのような形になるのかは別として、委員長などとも相談させていただき、必ず案をお諮りしまして、御意見をいただく場を設けたいと考えております。

横野委員 ここにこのような駅があったのかという感覚も分からないままに、こうしたらいい、ああしたらいいと言っているだけでもどうにもならないので、建設委員は不

二越・上滝線の電車に実際に乗るべきだと思います。もちろん市の職員も乗っていることが前提の話ですが、現実にご利用している皆さんが本当にどのように思っているのか、私たちが各駅を通して見ていかないといけないと思います。

ある程度意見を言いたいときは、自分も乗った経験があってしかりだと思います。その沿線に住んでいない議員が好きなことを言ってもどうにもならないので、そのあたりは検討する必要があるのではないかと思います。

委員会の中で委員同士で動く必要があると思いますので、委員長は調整をお願いします。

活力都市創造部長 概算事業費は本日初めてお示ししておりました、かなり詳細な内訳も含めて説明させていただきました。先ほどから説明しておりますとおり、このとおりに実現できればかなり理想的なサービスレベルを確保できるという、考え得る最大想定の実業費となっております。

先ほどから委員の皆様が御心配されております、かなり大きな金額ですので、今後、どの程度のサービスレベルが求められるのか、私どもとしてもスピード感を持ちつつ、また慎重な検討を進めて判断してまいりたいと考えております。

先ほど江西委員も言われたとおり、10年後に駄目でしたという結果は決してあってはならないことだと考えておりますので、どのような形になるのかは今後の検討次第となりますけれども、何か指標を設けるなど、どのような方法がいいのか、また適切に判断してまいりたいと考えております。

委員長 ほかに質問はありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

委員長 ないようですので、この程度にとどめます。これをもって建設委員会を閉会いたします。

令和8年2月17日  
建設委員会記録署名

委員長 藤田克樹

署名委員 福田敏彦

署名委員 金井毅俊